

Revoir la forme des villes pour les rendre durables

Du 27 janvier au 17 mars, ArGiLe, association des géographes de l'université de Lausanne, l'Observatoire universitaire de la ville et du développement durable et LaRevueDurable coorganisent un cycle de cinq conférences publiques sur la ville. Ouvertes à tous, ces conférences visent à informer et à inciter chacun à prendre la mesure des problèmes liés à l'urbanisation en Suisse et en Europe pour mieux contribuer à aider le développement urbain à devenir durable.



Antonio Da Cunha et Béatrice Bochet*

Forme urbaine, éco-urbanisme et projet territorial



Le XXI^e siècle est urbain. La majorité de la population de la planète sera bientôt citadine : les agglomérations du monde rassemblent aujourd'hui davantage d'habitants qu'il n'y avait d'êtres humains sur l'ensemble de la planète en 1950. Les villes, les agglomérations et les métropoles sont au

cœur des processus de globalisation, d'innovation économique, sociale et culturelle, de transformation des ressources et de recomposition des territoires. Miroirs et moteurs du changement, les villes sont aussi le cadre de vie et l'horizon d'une majorité de l'humanité. L'avenir de la société et de l'environnement se joue dans les agglomérations.

La notion de développement durable livre une clef de lecture des structures et des dynamiques urbaines. Appliquée à l'échelle de la ville, elle incite à identifier les modes d'action et les politiques publiques permettant d'articuler développement socio-économique, aménagement de l'espace et gestion à long terme de l'environnement. Penser le développement durable des villes, c'est ouvrir un champ nouveau d'expérimentations visant à faire évoluer les principes de l'aménagement en intégrant l'environnement et la qualité de vie des citoyens.

L'analyse des relations entre forme urbaine, impacts environnementaux et qualité du

cadre de vie est un des fils rouges du cycle de conférences. L'hypothèse principale qui oriente cette réflexion peut se formuler ainsi : le régime d'urbanisation métropolitain qui s'impose depuis quelques décennies correspond, en Suisse comme dans la plupart des pays européens, à l'étalement des agglomérations sur les territoires. Cette évolution accentue l'empreinte écologique des sociétés urbaines et met à rude épreuve la qualité de vie. C'est pourquoi la recherche de et sur les politiques de développement urbain durable devrait figurer au premier rang des préoccupations des pouvoirs publics.

Les cinq conférences du cycle évoqueront une partie des contrôles qui sont nécessaires pour intégrer aménagement de l'espace, maîtrise de la mobilité, gestion des ressources naturelles et qualité de vie. Il s'agit d'identifier des lignes d'action possibles pour améliorer la condition urbaine actuelle et celle des générations futures. C'est une entrée dans le débat sur l'avenir des villes et du territoire. ■

* Antonio Da Cunha est professeur à l'Institut de géographie de l'Université de Lausanne et animateur de l'Observatoire de la ville et du développement durable. LaRevueDurable a publié son article « La ville durable est le lieu du lien social » dans le n°5, mai-juin 2003, pages 28-31. Chercheuse à l'Observatoire, Béatrice Bochet prépare un doctorat sur les transformations urbaines et la régulation de l'étalement.

LRD



Les citoyens peuvent rendre leur ville durable

Les villes européennes génèrent jusqu'à 80 % du Produit intérieur brut (PIB) du continent et fournissent la majorité des emplois. Ouvertes sur le monde, elles offrent un accès privilégié à l'éducation, à la culture, au confort matériel. Mais elles concentrent aussi maints inconvénients. Bruit, pollution de l'air, congestion du trafic, mauvais entretien des bâtiments : autant de facteurs qui sapent la qualité de vie en ville. En moyenne, 30 % des citoyens sont exposés au bruit du trafic routier et 97 % d'entre eux subissent des niveaux de pollution de l'air non conformes aux objectifs de l'Union européenne.



En quête d'une plus grande qualité de vie, les ménages aisés partent s'installer plus près de la nature, loin du bruit, des odeurs et des gaz d'échappement de la ville. La conséquence est double : cela nuit à la mixité sociale et contribue à l'étalement des villes. De 1992 à 2000, les espaces bâtis ont progressé de 12 % en France, les routes et parkings de 10 % et les sols artificiels non bâtis – jardins, carrières ou décharges – de 17 %. Au total, 620 km² d'espace sont perdus par an dans ce pays au profit de l'urbanisation, dont la moitié pour des maisons individuelles avec jardin. En Suisse, chaque seconde, 0,86 m² de surface naturelle subit le même sort. Or, plus la ville s'étend, plus la consommation d'énergie nécessaire pour les déplacements augmente. En corollaire, les nuisances

sonores, la pollution de l'air et l'effet de serre augmentent aussi, renforçant encore un peu plus l'attrait de la campagne.

L'impact des villes sur l'environnement renvoie au caractère non durable du développement en vigueur. Par exemple, l'empreinte écologique de la ville de Paris, c'est-à-dire la surface terrestre nécessaire pour produire les ressources qu'elle consomme, s'étend sur 1218 fois la surface qu'elle occupe.

Pouvoir d'action local

Pâtissant directement des problèmes écologiques et sociaux, la ville possède un pouvoir économique et une capacité de décision. Elle est ainsi la plus petite entité politique capable de miser sur une politique de développement durable et de la mettre en pratique. De fait, un des seuls résultats tangibles du Sommet de la Terre qui s'est tenu à Rio, en 1992, est le lancement des Agendas 21 locaux, plans d'actions pour décliner le développement durable à l'échelle des collectivités territoriales. Avec plus de 5000 municipalités engagées dans la mise en œuvre d'Agendas 21, l'Europe est en tête au niveau mondial. En Suisse, 123 com-



munes en sont à un stade ou à un autre de la démarche. En France, parmi les 200 initiatives locales recensées qui ont pour but la mise en place de politiques intégrées de développement durable, 80 sont des Agendas 21.

Une autoévaluation de 250 autorités locales européennes sur leurs Agendas 21 locaux révèle l'importance de leur rôle pour sensibiliser la population et les autorités, favorisant notamment une meilleure application de la législation environnementale. Mais ces démarches ne bénéficient pas d'un contrôle qualité. Les Agendas 21 locaux varient considérablement dans leur ampleur et leur ambition, et leur efficacité ne fait pas l'objet d'un suivi étroit. Plus grave, il n'est pas rare que des politiques de la ville soient en contradiction avec les objectifs de leurs propres Agendas 21 et avec le développement durable en général.

Limiter l'expansion de la ville

Parmi les thèmes prioritaires du développement durable des villes, les plus urgents sont l'aménagement du territoire et la mobilité. Or, le fait qu'ils figurent aux chapitres de plus de 70 % des Agendas 21 locaux réalisés ou en cours de réalisation en Suisse montre bien qu'une partie au moins de la population ressent le besoin de freiner l'étalement urbain et de rendre la circulation en ville plus agréable. Des préoccupations qui se justifient aussi pour des raisons écologiques, puisque diminuer les déplacements en planifiant au mieux l'aménagement de la ville réduit les émissions de gaz à effet de serre et de polluants toxiques.

Redéfinir les critères des Agendas 21, gérer au mieux les déplacements liés au travail, mettre un frein à l'étalement urbain, optimiser les flux de matières et d'énergie : voilà les thèmes qu'abordent les cinq conférences du cycle. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

Rendre la ville durable grâce à leurs habitants, LaRevueDurable, mai-juin 2003, dossier n°5 : 11-57.

Conférence 1, le 27 janvier 2005

Jacques Theys*

Le développement durable en action : éloge et limites du pragmatisme

Les politiques de développement durable ont pour caractéristique majeure de privilégier des approches pragmatiques pour trouver des compromis pour l'engagement d'actions concrètes. L'essentiel en matière de développement durable des territoires ne tient en effet pas dans un programme à prescrire, idéal et unique, mais dans un choix de bonnes prati-

* Docteur en mathématiques et diplômé en sciences économiques, Jacques Theys est directeur scientifique et directeur adjoint de l'Institut français de l'environnement, à Orléans. Il est aussi directeur du Centre de prospective et de veille scientifique à la Direction de la recherche des affaires scientifiques et techniques du Ministère de l'équipement, des logements et des transports, à Paris. Et il est chargé de cours à l'Ecole des hautes études en sciences sociales, à Paris.

ques – ce qui place en première ligne la culture du consensus et les modes de faire techniques.

Ce pragmatisme a pour énorme avantage de limiter les risques d'une récupération autoritaire du développement durable et de favoriser des formes d'actions collectives et de coopérations originales. En ouvrant la possibilité pour chaque territoire ou institution de définir ses propres objectifs, puis de choisir de manière décentralisée les moyens les mieux appropriés pour y parvenir, il a été à la source d'une grande inventivité démocratique – dont témoignent les Agendas 21.

On peut néanmoins s'interroger sur l'efficacité d'une démarche qui repose essentiel-

lement sur l'ambiguïté, l'affichage de bonnes intentions et les vertus espérées de la « bonne gouvernance ». Sans aller jusqu'à parler de « politiques virtuelles », il faut bien constater que la logique des intérêts mutuels a ses limites et qu'elle est aujourd'hui impuissante face à certaines évolutions non durables – de la périurbanisation non maîtrisée à l'effet de serre en passant par l'exclusion sociale grandissante.

Partant de ce bilan contrasté, n'est-il pas temps de passer à une seconde étape du développement durable qui redonnera à ce concept le potentiel d'innovation et la crédibilité qu'il a en grande partie perdus ? La conférence proposera quelques pistes de réflexion sur ce que pourrait être cette nouvelle étape.



Conférence 2, le 10 février 2005

Stéphanie Manoni*

Plan de mobilité, un outil de maîtrise du trafic pendulaire

La maîtrise du trafic pendulaire est un enjeu grandissant pour les populations urbaines. Les trajets en voiture pour se rendre sur le lieu de travail contribuent à aggraver les nuisances dues aux transports motorisés. Les embouteillages, les accidents de la route, la

* Licenciée en géographie, Stéphanie Manoni travaille au Service de la mobilité du Département des infrastructures. Elle œuvre à la coordination des politiques de transports et d'aménagement du territoire et au développement d'une politique cantonale en écomobilité et en mobilités douces. Elle est aussi assistante de recherche à l'Observatoire universitaire de la mobilité de l'Université de Genève.

pollution atmosphérique et le bruit font partie de la longue liste des atteintes à la qualité de vie et à l'environnement.

Partant du constat que la principale source de pollution produite par les entreprises du secteur tertiaire (majoritaires dans l'économie suisse) provient des trajets pendulaires des employés, la responsabilisation des employeurs semble justifiée. Le Plan de mobilité a pour but de favoriser l'adoption de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour effectuer les trajets domicile-travail. Les entreprises ayant choisi cette

option encouragent leurs employés à utiliser, par exemple, les transports publics, le vélo, le covoiturage ou les bus d'entreprise.

Une étude comparative entre plusieurs entreprises européennes (services publics compris) ayant mis en place des plans de mobilité permet d'identifier trois facteurs à la source du succès d'une telle démarche. Ces trois facteurs sont : la raison de la motivation pour mener une action en faveur d'une mobilité plus durable ; la méthode adoptée pour réaliser le Plan de mobilité ; le choix de mesures pour favoriser des modes de déplacements alternatifs.



Conférence 3, le 24 février 2005

Emmanuel Rey*

Régénération des friches urbaines et développement durable

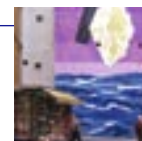
* Emmanuel Rey est architecte, associé du bureau Bauart architectes et urbanistes à Berne et Neuchâtel. Il participe à ce titre au développement du projet Ecoparc, quartier durable aménagé sur une ancienne friche ferroviaire à Neuchâtel. Il prépare en parallèle un doctorat à l'Université catholique de Louvain, en Belgique, sur la régénération des friches urbaines. LaRevueDurable a publié son article « A Neuchâtel, un nouveau quartier émerge d'une friche ferroviaire » dans le n°2, novembre-décembre 2002, pages 32-34.

L'étalement croissant de l'environnement construit entraîne une utilisation peu rationnelle du sol et augmente les coûts d'infrastructures et les impacts environnementaux. Parmi les actions pouvant contribuer à inverser cette tendance, la régénération des friches urbaines offre un potentiel intéressant de densification pour un développement urbain durable. La revalorisation de tissus délaissés au cœur des agglomérations n'est cependant

de loin pas un processus spontané. Elle implique l'émergence d'une véritable dynamique de projet et la recherche d'une qualité globale, susceptible de garantir la cohérence urbanistique et l'intégration simultanée de critères environnementaux, socioculturels et économiques. Les expériences réalisées dans le cadre du projet Ecoparc, à Neuchâtel, illustrent concrètement les implications pratiques d'une telle démarche.



Conférence 4, le 10 mars 2005



Vincent Fouchier*

La densité urbaine dans le projet de territoire : quelle contribution au développement durable ?

En Suisse, le changement urbain s'est traduit, comme dans la plupart des pays européens, par l'émergence de régions métropolitaines dont le fonctionnement impose une importante pression sur les ressources naturelles et un accroissement de l'empreinte

* Docteur en urbanisme, Vincent Fouchier est conseiller à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar), à Paris, où il est notamment responsable de la prospective et des études, ainsi que de la politique de soutien de l'Etat aux métropoles. Il intervient fréquemment comme conférencier pour de multiples institutions en Europe et en Asie.

écologique. Comme partout ailleurs, les agglomérations ne parviennent pas à se limiter elles-mêmes. Elles se dilatent, épousant les limites des relocalisations périurbaines et le dessein des flux pendulaires qui les débordent. C'est là que le trafic est le plus important et c'est là aussi que la mobilité continue à augmenter.

Les résultats de la statistique du sol dans les différents cantons suisses montrent que les surfaces construites continuent de s'étendre rapidement et que, corrélativement, la surfa-

ce agricole utile diminue. Pour contrecarrer ce phénomène, il s'agit de concevoir un développement urbain durable économe en terrain et qui préserve le paysage. Pour cela, il convient de mener une réflexion sur les densités urbaines et de s'interroger sur une forme et une structure de ville plus durable ainsi que sur les principes de base à mobiliser pour mieux définir et planifier l'utilisation du sol, en établissant des outils et des politiques de lutte contre l'étalement urbain (réhabilitation et rénovation, requalification de friches urbaines, etc.) dans une perspective de durabilité.

Conférence 5, le 17 mars 2005



Suren Erkman*

Ecologie industrielle et métabolisme des territoires urbanisés

La notion de métabolisme urbain, formulée dans la première moitié du XX^e siècle, con-

* Directeur de l'Institut pour la communication et l'analyse des sciences et des technologies (Icast), à Genève, Suren Erkman est spécialiste de l'écologie industrielle, qui a constitué le thème de son doctorat en Sciences de l'environnement à l'Université de technologie de Troyes (UTT). Il enseigne dans plusieurs institutions académiques en Suisse et à l'étranger, notamment à l'UTT, où il dirige la chaire d'Ecologie industrielle créée à l'automne 2004. LaRevueDurable a publié une interview intitulée « L'écologie industrielle ramène l'économie sur Terre » dans le n°12, pages 6-10.

naît depuis dix ans un renouvellement et un élargissement dans le cadre d'une approche systémique des questions d'environnement et de développement : l'écologie industrielle.

L'écologie industrielle part de l'intuition que le système industriel peut être considéré comme une forme particulière d'écosystème, englobant, naturellement, les écosystèmes urbains. Elle ambitionne de rapprocher le fonctionnement du système industriel de celui des écosystèmes naturels, pour assurer leur survie

mutuelle à long terme. Cette stratégie repose sur une méthodologie permettant de comprendre le fonctionnement du système industriel : le métabolisme des activités économiques.

Cette méthodologie suscite depuis quelques années un intérêt grandissant pour l'étude des territoires urbanisés. La conférence présentera le cadre général de l'écologie industrielle et du métabolisme des activités économiques, et détaillera quelques études de cas, notamment celui du canton de Genève.

Les conférences auront lieu à l'aula du Palais de Rumine, Place de la Riponne 6, 1005 Lausanne, à 20h00.



LaRevueDurable

Le programme en bref

27 janvier 2005
Jacques Theys

Le développement durable en action : éloge et limites du pragmatisme.

10 février 2005
Stéphanie Manoni

Plan de mobilité, un outil de maîtrise du trafic pendulaire.

24 février 2005
Emmanuel Rey

Régénération des friches urbaines et développement durable.

10 mars 2005
Vincent Fouchier

La densité urbaine dans le projet de territoire : quelle contribution au développement durable ?

17 mars 2005
Suren Erkman

Ecologie industrielle et métabolisme des territoires urbanisés.

L'entrée aux conférences est libre. Accès au départ de la gare par les bus n°1, direction Blécherrette, arrêt Rue neuve et n°5, direction Epalinges, arrêt Riponne. Pour tout renseignement supplémentaire, veuillez contacter LaRevueDurable au + 41 (0)26 321 37 10